

REPORTE DE SEGUIMIENTO NO. 27
BUCARAMANGA – BARRANCABERMEJA – YONDÓ | RUTA DEL CACAO
PERÍODO A CORTE 30 DE JUNIO DE 2025¹

1. RESUMEN DEL PERÍODO:

*● UF con terminación parcial.

Concepto	Estado Actual										
	8-11-2016										
Terminación Construcción											17-06-2023
UF Terminadas	● UF1	✓UF2	✓UF3	✓UF4	✓UF5	✓UF6	✓UF7	UF8	●UF9		
% Participación de ingresos	● 1,96% 4,65%	✓13,98%	✓8,73%	✓9,64%	✓12,98%	✓17,04%	✓17,66%	6,10%	●9,22%		
Fecha de Acta de Terminación de UF	19-sep-17	11-may-20	11-may-20	11-may-20	31-may-22	31-may-22	31-may-22	- ²	18-abr-24		
Avance Físico de Obras	98,92% (+0,0% en el período) ³										
Avance de Inversión de Obras	98,72% (+0,0% en el período) ⁴										
Peajes Nuevos	Rancho Camacho 2018 ●		La Angula 2023			La Paz 2022 ●		La Renta 2022 ●			
Peajes Existentes	Río Sogamoso UF3 (reubicación bajo el nombre La Lizama con terminación de UF2 ✓)										
Incremento de Tarifas	2020 (55%-100%) ✓										
Licencias y/o Permisos Ambientales	100,0% ✓										
Disponibilidad Predial	100,0% ✓										
Adquisición Predial	90,80% (+0,34% en el periodo) ⁵										
Recursos para Sobrecostos Ambientales, Prediales y Redes	OK ✓										
Diferencia Tráfico ⁶ (%)	7,1%										

¹ Reporte elaborado por Unión Para la Infraestructura S.A.S. (el “Gestor Profesional”), con base en la información suministrada por Infrata (el “Ingeniero Independiente”) y el interventor en sus reportes de monitoreo de construcción a junio de 2025 sobre los avances del proyecto de APP 4G de iniciativa pública Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó (el “Proyecto”) y el contrato de crédito (el “Contrato de Crédito”) suscrito el 25 de octubre de 2018, entre (i) Fiduciaria Bancolombia S.A. Sociedad Fiduciaria, actuando única y exclusivamente en su calidad de fiduciaria y, como tal, como vocera del Patrimonio Autónomo Concesión Corredor Vial Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó, (ii) Concesionaria Ruta del Cacao S.A.S. (el “Concesionario”), (iii) Bancolombia S.A., BBVA Colombia S.A., Financiera de Desarrollo Nacional S.A., Fondo de Capital Privado Deuda Infraestructura Colombia (Gestor Profesional BlackRock Infrastructure Management I, LLC) y el Compartimento Deuda Privada Infraestructura I del FCP 4G | Credicorp Capital – Sura Asset Management (el “Compartimento”) y junto con las demás entidades, los “Prestamistas”), y (iv) Cititrust Colombia S.A. Sociedad Fiduciaria, en su calidad de agente administrativo. El desarrollo de este documento se fundamenta en los principales riesgos identificados en el documento de crédito de octubre de 2018.

² Plazo contractual vencido, pendiente definición entre las partes del contrato de concesión que otorgue plazo necesario para terminar.

³ Según tabla 2.1-1 del reporte de monitoreo técnico del Ingeniero Independiente con corte a junio de 2025.

⁴ Según tabla 3.6-2 del reporte de monitoreo técnico del Ingeniero Independiente con corte a junio de 2025.

⁵ 481 predios con folio ANI de un total de 524 predios requeridos.

⁶ El desempeño del tráfico para esta iniciativa pública se mide sólo para el peaje La Lizama, único peaje actualmente en operación. Superado el impacto de la pandemia Covid-19, el tráfico para este peaje se mide a partir de 2023 sobre el caso base del Gestor Profesional.

Concepto	Estado Actual
Diferencia Ingresos ⁷ (%)	-23,7%
Cobertura Fórmula de Terminación Anticipada $\geq 1,2x$	1,45x ✓
% Deuda Desembolsada	100% de COP\$1,68 billones
% Capital Aportado	100% de COP\$420.000 millones

- Amigable componedor y solución UF8:** el 15 de septiembre de 2025, el panel de amigables componedores del Proyecto decidió la controversia relativa al deslizamiento ocurrido el 1 de octubre de 2023 que afectó una parte de la UF8 –tramos PR42+475 al PR42+550 y PK100+730 al PK100+890–. El panel reconoció el suceso como un evento eximente de responsabilidad (“EER”) y otorgó un período especial desde la ocurrencia del EER hasta mínimo el 15 de septiembre de 2025, sin perjuicio de que las partes acuerden una extensión para dicho período. Aunque el Concesionario fue eximido del cumplimiento de sus obligaciones en el sector afectado durante la vigencia del período especial, deberá acordar con la ANI una solución técnica, económica y contractual para terminar el tramo afectado. Para solucionar la inestabilidad de los taludes 6.2 y 6.3, el contratista de construcción está realizando el diseño de un viaducto de 355 metros cuya cimentación está próxima a un cuerpo de agua, de cuya clasificación por parte de la autoridad ambiental, dependerá la definición de si se requerirá modificar la licencia ambiental de la UF8 o adelantar un ajuste menor de la misma. El Gestor Profesional continuará monitoreando el avance de la solución e informará sobre la misma en los siguientes reportes trimestrales.
- Tráfico y recaudo:** los ingresos del Proyecto continúan viéndose afectados por las siguientes situaciones: (i) el tráfico que pasa por el peaje de La Lizama, único peaje que genera ingresos para el Proyecto en este momento, ha sido menor al que se había proyectado en el cierre financiero, debido a que parte de los vehículos que buscan ingresar a Barrancabermeja prefieren transitar por los tramos de Ruta del Sol II y La Virgen, pues aunque representan 17 kilómetros más no hay pago de peaje ante la no instalación del peaje de Rancho Camacho, y (ii) el par origen-destino Bucaramanga-Ruta del Sol II no tiene ninguna estación de peaje en operación por (a) el atraso en la instalación del peaje La Angula (cuyo cobro es unidireccional por lo que únicamente pagarían los vehículos que se dirigen de Bucaramanga a Ruta del Sol II), la cual estaba prevista en el caso base para febrero de 2021 al terminar la construcción de las UF8 y UF9, pero la UF9 tuvo terminación parcial en abril de 2024 y la UF8 continúa en construcción, y (b) el atraso de la instalación de las estaciones de peaje La Renta y La Paz, la cual estaba prevista para agosto de 2021, con la terminación de las UF5, UF6 y UF7, la cual se atrasó hasta mayo de 2022 y la comunidad aún no ha permitido que los peajes entren en operación. No obstante, como se ha mencionado en informes anteriores, el Concesionario ha recibido periódicamente compensaciones por la no instalación de los peajes La Renta y La Paz, y por tarifas diferenciales y menores tarifas en el peaje La Lizama. A corte de junio de 2025 se encuentran en trámite de pago por parte de la ANI las actas de compensación del cuarto trimestre de 2024 por un monto de COP\$15.462 millones.

⁷ *Ibidem*. El recaudo se ha visto afectado porque (i) hasta el 31 de marzo de 2025 las tarifas fueron menores a las contractuales, y (ii) aunque el tráfico total es mayor, el tráfico pesado es significativamente inferior y es este el que paga mayores tarifas.

- **Indicadores de cumplimiento socioambiental:** para el período de reporte se destacan los siguientes aspectos relacionados con temas socioambientales: (i) el Proyecto cuenta con 667 trabajadores activos, de los cuales el 50% son mano de obra calificada, (ii) se han recibido desde el inicio del Proyecto 5.182 peticiones, quejas, reclamos y/o solicitudes (PQRS), de las cuales 110 fueron recibidas durante el período y de estas 35 continúan abiertas, (iii) se han llevado a cabo 1.318 capacitaciones a 240 empleados sobre los temas de estilos de vida saludables, derechos humanos, reciclaje, entre otros, y (iv) desde abril no ha ocurrido ningún accidente.

2. AVANCE DE OBRAS:

El seguimiento de avance de obras se divide en: (i) el avance físico que corresponde a la ejecución en términos porcentuales reportado por el Ingeniero Independiente con base en el plan de obras ANI, que en este caso es el mismo cronograma de obras del contratista de construcción, y (ii) el avance de inversión que corresponde al porcentaje facturado del valor global del contrato de construcción, el cual es informado y certificado por el Ingeniero Independiente en los reportes de monitoreo de construcción.

2.1. AVANCE FÍSICO DE LAS OBRAS:

En junio de 2025 se mantiene el avance de 98,9% teniendo en cuenta que la mayoría de actividades faltantes corresponden a la UF8, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

UF	Fecha Fin Plan de Obras	%Avance Programado jun-25	%Avance Ejecutado a jun-25	Δ % jun-25**
1	8-may-17	100,0% ⁸	77,0%	-23,0%
2	6-nov-19	100,0%	100,0%	-
3	29-nov-19	100,0% ⁹	90,1%	-9,9%
4	6-nov-19	100,0%	100,0%	-
5	4-abr-22	100,0%	100,0%	-
6	4-abr-22	100,0%	100,0%	-
7	4-abr-22	100,0%	100,0%	-
8	3-abr-22	100,0%	97,8%	-2,2%
9	17-jun-23 ¹⁰	100,0% ¹¹	99,7%	-0,3%
Proyecto		100%	98,9%	-1,08%

2.2. AVANCE DE INVERSIÓN DE LAS OBRAS:

Con corte de junio de 2025, no ha habido ningún avance frente a la ejecución del contrato de construcción, la inversión faltante por ejecutar se mantiene en COP\$17.449 millones como se detalla a continuación:

⁸ Programado incluye el porcentaje correspondiente al peaje Rancho Camacho y las obras ITS en el sector de la UF1.2. La construcción del peaje se encuentra suspendida por lo cual esta UF cuenta con acta de terminación parcial.

⁹ A la fecha se encuentra pendiente la construcción del peaje La Renta (suspendida desde el 2021). No obstante, esta UF tiene acta de terminación total.

¹⁰ Incluye los 98 días otorgados para la UF9 conforme al acuerdo de EER por la pandemia Covid-19 y el período de cura de 8,4 meses otorgado para esta UF.

¹¹ Incluye todas las obras al 100% aunque el peaje La Angula está suspendido desde febrero 2022 y se recibió parcialmente la UF el 18 de abril de 2024.

UF	Valor Obras [COPS MM corrientes]	Avance de Inversión Ejecutado a jun-25	Inversión faltante [COP\$MM]
1	21.265	16.044	5.222
2	126.169	126.146	23
3	69.841	62.836	7.005
4	126.948	126.919	29
5	200.770	200.739	31
6	280.225	280.225	-
7	302.651	302.651	-
8	107.799	103.029	4.770
9	123.987	123.619	369
Proyecto	1.359.656	1.342.207	17.449

Las obras faltantes por ejecutar se distribuyen de la siguiente manera:

- En la UF1, se está a la espera de suscribir el acta de terminación final¹².
- En las UF2, UF3 y UF4 se reiniciaron las actividades de instalación de los paraderos de bus (UF2) y las obras de paisajismo en La Fortuna (UF4) que actualmente cuenta con una ejecución de 98,94%. En cuanto a la estabilización de taludes en la UF3, esta cuenta con un avance de 96,3%. Hasta el momento no se le ha impuesto ninguna multa o sanción al Concesionario por estas actividades pendientes.
- Según se mencionó arriba, en septiembre de 2025, se conoció la decisión del panel de amigables componedores del Proyecto respecto al deslizamiento ocurrido en la UF8 en octubre de 2023, en la cual se declaró el reconocimiento de un EER para los tramos PR42+475 al PR42+550 y PK100+730 al PK100+890 (los cuáles son los únicos pendientes de finalización en esta UF) y la aplicación de un período especial desde el 1 de octubre de 2023 y hasta el 15 de septiembre de 2025¹³. Esta decisión también señaló que la ANI y el Concesionario deberán acordar una solución técnica, económica y contractual para terminar el tramo afectado.

Decisión del Panel de Amigables Componedores.

- El 1 de octubre de 2023 se presentó un deslizamiento en la UF8 del Proyecto que destruyó obras en construcción y afectó la Ruta Nacional 6602. El 10 de octubre de 2023, el Concesionario solicitó a la ANI que el evento fuera reconocido como un EER, petición que fue negada el 20 de noviembre de 2023 bajo el argumento de que el riesgo era previsible y atribuible al Concesionario por deficiencias en la gestión geotécnica. Ante esta negativa, el 15 de diciembre de 2023 la Concesionaria acudió al panel de amigables componedores.
- A partir del análisis técnico de peritajes aportados por las partes, el panel concluyó que el deslizamiento fue imprevisible, irresistible y ajeno a la voluntad del Concesionario, toda vez que no se encontraron pruebas que atribuyeran el deslizamiento a las gestiones de éste, por lo que se determinó que el evento configuró un EER. En consecuencia, el panel declaró la existencia de un período especial entre el 1 de octubre de 2023 y el 15 de septiembre de 2025, como mínimo, reconociendo que las partes podrán extender el mismo. Preciso el panel que la obligación de entregar la UF8 no se elimina, sino que se suspende mientras dure dicho período especial.

¹² En febrero de 2025 el tribunal de arbitramento falló a favor del Concesionario con respecto a la imposibilidad de construir el peaje Rancho Camacho y exhortó a las partes para adelantar el proceso de verificación de entrega total de la UF1.

¹³ Durante este período especial el Concesionario está relevado de dar cumplimiento a las obligaciones contractuales en el tramo comprendido entre el PR100+730 y el PR100+890.

Como parte de las negociaciones que han venido adelantando las partes respecto a las obras asociadas al talud 6.3¹⁴ y la terminación de la UF8, el contratista de construcción se encuentra realizando el diseño detallado de un puente en voladizo de 355 m de longitud, el cual sería la solución definitiva que se adopte en el otrosí que deberán suscribir las partes. Los diseños preliminares indican que la cimentación se ubicaría en las proximidades de un cuerpo de agua, por lo que podría requerirse una modificación a la licencia ambiental o un ajuste menor a la misma, según la clasificación que haga la autoridad ambiental del cuerpo de agua en el área de influencia. El Concesionario anticipa que las gestiones ante la autoridad ambiental competente podrían tardar aproximadamente 12 meses, por lo que éste se encuentra negociando con la ANI, que el período de construcción del puente -aproximadamente 24 meses-, sólo empiece a contar, una vez se obtengan la totalidad de las autorizaciones requeridas para este propósito.

No obstante lo anterior y dado que a la fecha continúan las discusiones con la ANI sobre la responsabilidad en los eventos que retrasaron la entrega de la UF8 y quién debe asumir los costos adicionales -ya que aunque se reconoció el EER respecto al suceso ocurrido en octubre de 2023, no ocurrió lo mismo con el suceso de diciembre de 2021 que también impactó la no entrega a tiempo de esta UF-, la estrategia del Concesionario es continuar con esta discusión en un tribunal arbitral internacional que ya tiene instaurado y, en el intermedio, suscribir el otrosí que por lo menos implemente la solución técnica para la terminación de la UF8 y actualice la nueva fecha contractual en la que deberá darse esta, situación última que el Gestor Profesional espera ocurra a finales de este año o durante el primer trimestre de 2026. Suscrito el otrosí, el Concesionario planea iniciar las actividades necesarias para la realización del viaducto y estima que la construcción de este, incluyendo las gestiones preliminares, finalice en diciembre de 2028.

Escenario de multas por no entrega de la UF8.

- Previo a la decisión del panel de amigables componedores de reconocer el evento de octubre de 2023 en la UF8 como un EER, el Concesionario había sido sujeto de la imposición de una multa por la no terminación de la UF8 correspondiente al cálculo entre el 26 de septiembre de 2021, fecha en la que inició el período de cura de la UF y el 15 de diciembre de 2023, fecha en la que se impuso la multa por COP\$88.128 millones.
 - Las actividades pendientes de ser terminadas de la UF8, excluidas las cobijadas por el EER declarado, fueron terminadas a lo largo de 2024, por lo que por el momento se descarta el inicio de nuevos procesos sancionatorios por parte de la ANI. En todo caso, el Concesionario ha manifestado su interés de discutir ante tribunales la legalidad de la resolución que impuso la multa al existir un período de traslapo entre la multa y la declaratoria del EER.
 - El Concesionario también ha informado que dará prevalencia a la suscripción del otrosí que implemente la solución técnica para la finalización de la UF8, por lo que está dispuesto a renunciar a su pretensión de nulidad de la multa si esto pone en riesgo dicha solución, más cuando la multa ya se encuentra contabilizada como una cuenta por cobrar al contratista de construcción y sería compensada contra las facturas por obra ejecutada que todavía no le han sido pagadas a este.
- En la UF9, el pago de la retribución permanece suspendido por no haberse cerrado las observaciones de la interventoría formuladas durante el período de 180 días, relacionadas con: (i) acciones

¹⁴ Debido a la activación de una falla geotécnica que además de la desestabilización de taludes ocurrida el 25 de diciembre de 2021, generó el movimiento del coluvión entre el PR100+730 y el PR100+890 en octubre de 2023.

correctivas en 31 accesos existentes y (ii) sistemas de control de erosión en 5 taludes¹⁵. Actualmente, el Concesionario confirmó que va a solicitar un amigable componedor por lo cual el Gestor Profesional espera que la retribución de esta UF sea liberada en octubre de 2026, tiempo en el cual se espera que se llegue a un acuerdo entre la ANI y el Concesionario.

En el Anexo A de este documento se presenta el escenario de demoras del Gestor Profesional, el cual se modifica respecto al período anterior, al estimar la fecha de terminación de la UF8 para diciembre de 2028, momento en el cual debería estar finalizado el viaducto y se daría inicio a la etapa de operación del Proyecto. Esta fecha podría desplazarse, teniendo en cuenta la fecha de firma del otrosí, por lo que el Gestor Profesional continuará monitoreando la situación para reportar y hacer los ajustes necesarios.

3. SEGUIMIENTO RIESGO DEMORAS:

Las gestiones prediales, ambientales y de redes no constituyen interferencia para la ejecución de las obras pendientes, pues actualmente dependen principalmente de decisiones de la ANI o de controversias en curso. A continuación, se hace el seguimiento de la evolución de cada una de estas gestiones ya que continúan haciendo parte de las obligaciones del Concesionario.

▪ *Gestión Predial:*

Con respecto al anterior trimestre, se adquirieron 7 predios por lo cual actualmente 481 predios (91,8%) cuentan con escritura y registro a nombre de la ANI.

UF	Longitud Requerida [km]	% longitud Disponible jun-24	Predios Requeridos	# Predios Disponibles ¹⁶	Escritura y Registro mar-25	Escritura y Registro jun-25
2	23,5	100,0%	80	80	72	75
3	4,0	100,0%	31	30	30	30
4	19,4	100,0%	101	101	98	99
5	15,5	100,0%	28	28	22	23
6	0,3	100,0%	3	3	3	3
7	5,8	100,0%	25	24	24	24
Subtotal	68,5	100,0%	268	266	249	254
8	4,6	100,0%	48	48	40	40
9	18,8	100,0%	208	208	185	187
Total	92,0	100,0%	524	522	474	481

Por otro lado, de acuerdo con el otrosí No. 12 al contrato de concesión, se aplicarán deducciones a la retribución por la no presentación de las respectivas ofertas formales de compra y adquisición predial en las fechas que se indican a continuación¹⁷.

¹⁵ De las 746 acciones pendientes con la firma del acta de terminación aún se encuentran pendientes por conciliar con la interventoría 47, relacionadas con taludes, accesos y seguridad vial, entre otros.

¹⁶ Los predios pendientes por disponibilidad no contribuyen a la longitud efectiva, son necesarios para realizar actividades de estabilización de taludes en el K2+200 al K2+275 en la UF3 y en el K98+220 en la UF7.

¹⁷ El color rojo indica que no se ha cumplido con los plazos establecidos en el otrosí.

UF ¹⁸	Fecha Máxima Ofertas	# Predios PendienteOferta	Fecha Máxima Adquisición	Predios Pendiente Adquisición ¹⁹	Deducciones Acumuladas [COPS millones]
2	23-ago-21	-	23-ago-22	5	4.601
3	23-ago-21	-	23-ago-22	1	2
4	23-ago-21	-	23-ago-22	2	-
5	27-nov-22	1	27-nov-23	5	-
6	27-nov-22	-	27-nov-23	-	-
7	27-nov-22	-	27-nov-23	1	-
9	18-oct-24	-	18-oct-25	21	-
Total	-	1	-	35	4.603

Para este período la deducción fue de COP\$67 millones en la UF2²⁰, dado que han transcurrido más de 24 meses desde la fecha máxima establecida para la adquisición, sin que el Concesionario haya logrado adquirir los predios pendientes. Además de los predios previamente identificados, la construcción del viaducto en la UF8 contempla la adquisición de 8 predios pertenecientes a 4 propietarios. A la fecha, se adelanta el proceso de socialización.

▪ **Otras Gestiones:**

En cuanto a las demás gestiones, estas se encuentran finalizadas desde el punto de vista del riesgo de demoras durante construcción, tal y como se muestra a continuación.

UF	Estudios y Diseños	Permisos Ambientales	Redes
UF1	Diseños no objetados por el interventor ANI	PAGA ²¹	100%
UF2	Diseños no objetados por el interventor ANI	Otorgada mediante Resolución No. 763 del 30 de junio de 2017. Recurso de reposición decidido el 11 de septiembre de 2017. Modificación obtenida mediante Resolución No. 2051 del 15 de octubre de 2019	100%
UF3			100%
UF4			100%
UF5			100%
UF6			N.A.
UF7		100%	
UF8	Diseños no objetados por el interventor ANI	Modificación obtenida mediante Resolución No. 2594 del 31 de diciembre de 2019	100%
UF9			100%
Proyecto	100%	100%	100%

4. INDICADORES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO²²:

A continuación, se presenta el estado de cumplimiento de los indicadores de operación y mantenimiento (“O&M”) con corte a junio de 2025 para todas las UF a excepción de la UF8 que aún está en construcción:

¹⁸ La UF8 aún no cuenta con acta de terminación suscrita por lo que no se han activado las fechas máximas de oferta y adquisición predial.

¹⁹ Actualmente no se generan deducciones a la retribución en las UF3, UF4, UF5 y UF7 debido a que los predios pendientes se encuentran en proceso de expropiación y por ende en período de exclusión según el otrosí No. 12 al contrato de concesión.

²⁰ Se está reteniendo el 6% de la retribución de la UF2.

²¹ Plan de adaptación de la guía ambiental.

²² El color gris de la tabla señala los indicadores que no le son exigidos al Concesionario durante la operación en los subsectores UF2.2, UF3.2 y UF3.3 tal y como lo estipuló el laudo arbitral de junio de 2022.

✓	Cumplió indicador
●	Indicador en período de cura
X	Incumplió indicador
-	No aplica

IDT	Nombre Indicador	Tiempo de corrección	UF1			UF2			UF3			UF4	UF5	UF6	UF7	UF9
			1.1	1.2	1.3	2.1	2.2	2.3	3.1	3.2	3.3					
E1	IRI	3 meses	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	✓	✓	X	X	✓
E2	Ahuellamiento	3 meses	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	✓	✓	✓	✓	✓
E3	Fisuras	1 mes	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	✓	✓	✓	✓	✓
E4	Coefficiente de fricción transversal	3 meses	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	✓	✓	✓	✓	✓
E5	Textura	3 meses	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	✓	✓	✓	✓	✓
E6	Baches	24 horas	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E7	Hundimientos	2 semanas	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	✓	✓	✓	✓	✓
E8	Márgenes, separador y áreas de servicio	1 semana	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E10	Drenajes	1 semana	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E11	Señalización vertical	1 semana	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E12	Señalización horizontal	1 semana	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E13	Barreras y elementos de contención	1 mes	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	✓	✓	✓	✓	✓
E14	Iluminación	1 semana	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	✓	✓	✓	-	✓
E15	Puentes y estructuras	1 mes	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	✓	✓	✓	-	✓
E16	Capacidad Estructural	3 meses	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	-	✓	✓	✓	✓
E17	Disponibilidad de la vía	3 meses	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
E18	Estado elementos estructurales	6 meses	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E19	Sistema de iluminación	1 semana	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E21	Sistemas de túneles	N/A	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	X	-
E22	Escalonamiento	6 mes	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E24	Desportillamiento	1 mes	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E25	Juntas	1 mes	-	-	-	-	✓	-	-	✓	✓	-	-	-	-	-
O1	Índice de mortalidad	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
O2	Ocupación de carriles	1 hora	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
O3	Cola de peajes	N/A	-	-	-	✓	✓	✓	-	-	-	-	✓	-	-	-
O4	Atención de incidentes	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
O5	Atención de Accidentes y Emergencias	N/A	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
O7	Atención de incidentes	N/A	-	-	-	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
O8	Atención de Accidentes y Emergencias	N/A	-	-	-	✓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

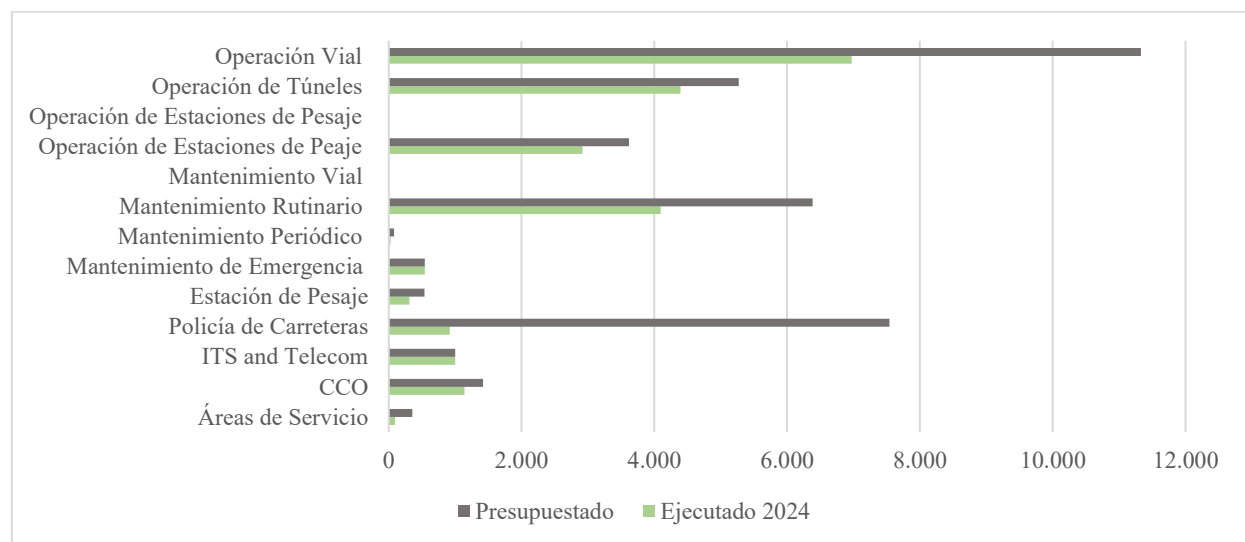
Como se evidencia en la tabla anterior, durante el período se registraron incumplimientos en la UF3, UF6 y UF7, relacionados con el IRI y los sistemas de túneles, lo que resultó en una deducción de COP\$349 millones. En la siguiente tabla se presentan, con corte a junio de 2025, las deducciones acumuladas a la retribución por UF.

UF	Deducciones ²³			
	Indicadores O&M COP\$ MM	Predial COP\$ MM	Total COP\$MM	%
1	272	-	272	0,44
2	1.441	4.601	6.042	1,68
3	707	2	709	0,32
4	456	-	456	0,18
5	306	-	306	0,10
6	1.998	-	1.998	0,47
7	139	-	139	0,03
Total	5.319	4.603	9.922	0,44%²⁴

Como se puede observar, estas deducciones siguen siendo no materiales frente al monto de la retribución recibida.

**Presupuesto y ejecución de O&M:*

Es importante iniciar diciendo que el presupuesto de O&M en 2024 fue de COP\$38.071 millones distribuido de la siguiente manera:



Como se observa en la anterior gráfica, la mayoría de los ítems presentan una ejecución inferior a la presupuestada, con una brecha marcada en operación vial y policía de carreteras. En consecuencia, la ejecución total de 2024 ascendió a COP\$22.412 millones, cifra que representa un 41,1% menos respecto a los COP\$38.071 millones inicialmente presupuestados.

En cuanto al presupuesto aprobado para 2025, este se diferencia principalmente porque contempla tanto *capex* como *opex*, mientras que en 2024 únicamente se incluyeron gastos operativos. Asimismo, se evidencian recortes significativos en ITS y Telecom, policía de carreteras, centros de control de

²³ Las deducciones presentaron un incremento en comparación con el período anterior, explicado principalmente por el pago de vigencias futuras, las cuales también están sujetas a procesos de deducción conforme a lo establecido contractualmente.

²⁴ Porcentaje de deducciones aplicados con respecto a la retribución recibida.

operaciones y operaciones de túneles. Por lo contrario, se observa un incremento en el mantenimiento periódico y mantenimiento de emergencia, explicado por las contingencias presentadas en la UF8 en los últimos años.

Ítem	Presupuesto 2024 (COP\$millones)	Presupuesto 2025 (COP\$millones)	Diferencia
Mantenimiento Mayor	-	25.592	25.592
Policía de carreteras	-	4.714	4.714
Estación de Peajes	-	21	21
Túneles	-	498	498
Operación Vial	-	447	447
CAPEX	-	31.272	31.272
Áreas de Servicio	352	344	(8)
CCO	1.418	1.036	(382)
ITS y Telecom	1.002	221	(781)
Policía de Carreteras	7.539	2.048	(5.491)
Estación de Pesaje	538	271	(267)
Mantenimiento de Emergencia	542	588	46
Mantenimiento Periódico	80	297	217
Mantenimiento Rutinario	6.386	5.837	(549)
Mantenimiento Vial	-	1.068	1.068
Operación de Estaciones de Peaje	3.619	3.417	(202)
Operación de Estaciones de Pesaje	-	215	215
Operación de Túneles	5.268	8.444	3.176
Operación Vial	11.327	11.811	484
OPEX	38.071	35.597	(2.474)
Total	38.071	66.869	28.798

En relación con la ejecución presupuestal de 2025, con corte a junio estaba programada una ejecución de COP\$19.250 millones, sin embargo, a la fecha únicamente se han ejecutado COP\$14.064 millones. Hasta el momento, el mantenimiento rutinario y mantenimiento de emergencia son los que muestran mayor desviación positiva con respecto al presupuesto entre enero y junio de 2025. En el primer semestre de 2025, el Concesionario llevó a cabo el mantenimiento rutinario por COP\$1.068 millones de todas las UF para asegurar el cumplimiento de los indicadores de operación y mantenimiento, por lo cual se explica el valor superior al presupuesto. En la siguiente tabla se muestra la ejecución entre los meses de enero y junio del 2025:





Ítem	Presupuestado Ene-Jun 2025 (COP\$millones)	Ejecutado Ene-Jun 2025 (COP\$millones)	Diferencia
Mantenimiento Mayor	12.796	6.760	(6.036)
Policía de Carreteras	4.714	-	(4.714)
Estación de Peaje	21	-	(21)
Túneles	498	-	(498)
Operación Vial	447	-	(447)
CAPEX	18.476	6.760	(11.716)
Áreas de Servicio	172	115	(57)
CCO	558	582	24
ITS and Telecom	115	387	272
Policía de Carreteras	1.961	97	(1.864)
Estación de Pesaje	186	103	(83)
Mantenimiento de Emergencia	294	1.165	871
Mantenimiento Periódico	149	-	(149)

Ítem	Presupuestado Ene-Jun 2025 (COP\$millones)	Ejecutado Ene-Jun 2025 (COP\$millones)	Diferencia
Mantenimiento Rutinario	2.830	5.578	2.748
Mantenimiento Vial	-	-	-
Operación de Estaciones de Peaje	1.563	1.229	(334)
Operación de Estaciones de Pesaje	108	-	(108)
Operación de Túneles	5.589	1.699	(3.890)
Operación Vial	5.725	3.109	(2.616)
OPEX	19.250	14.064	(5.186)
Total	37.726	20.824	(16.902)

El Gestor Profesional seguirá haciendo el seguimiento de la ejecución del presupuesto en los próximos informes trimestrales.

5. SEGUIMIENTO RIESGO SOBRECOSTOS:

En relación con la evolución de los factores de sobrecostos de la etapa de construcción identificados por el Gestor Profesional desde el análisis del crédito y la suficiencia de los recursos disponibles para asumirlos, durante el período aumentó el presupuesto estimado para la subcuenta ambiental²⁵.

Riesgo	Valor Subcta.	Valor Estimado Caso Base	Valor Estimado mar-25	Valor Estimado jun-25	2er Trimestre ²⁶	Sobrecostos según Bandas de Riesgos ²⁷		Recursos para Cubrir Sobrecostos	Fuente de Recursos
	[COP\$ ²⁰¹³ MM]					[COP\$ ²⁰¹³ MM]			
Predios Probabilidad alta con impacto bajo	120.716	173.831 (44% de sobrecosto)	140.890 (17% de sobrecosto)	140.890 (17% de sobrecosto)	Se han pagado desde la subcuenta COP\$143.116 millones (65% del valor de la subcuenta) ²⁸ .	Sobrecosto Estimado	24.143	99.023	OK✓
							-	45.908	Plan de aportes
							24.143	53.115	Caso Base
Ambiental Probabilidad alta con impacto bajo	8.352	26.017 (211% de sobrecosto)	25.245 (302% de sobrecosto)	45.586 ²⁹ (546%)	Se han desembolsado desde la subcuenta COP\$10.647 millones (108% del valor de la subcuenta) ³⁰ .	Sobrecosto Estimado	37.234	53.811	OK✓
							33.559	37.868	Plan de aportes
							3.675	3.675	Contratista de construcción
Redes Probabilidad	7.679	37.797 (392% de)	33.297 (434% de)	33.297 ³¹ (434% de)	Se han facturado COP\$12.771	Sobrecosto Estimado	25.618	58.109	OK✓

²⁵ El color rojo de la tabla indica que hay alta probabilidad de ocurrencia del sobrecosto o que ya se presentaron sobrecostos y que se van a activar las bandas del contrato de concesión, el color verde indica que la probabilidad de ocurrencia de sobrecostos es baja o que el riesgo ya está cerrado, y el color naranja indica que la probabilidad de ocurrencia de presentar el sobrecosto es media.

²⁶ Valores en corrientes.





²⁷ Dado que este Proyecto es una iniciativa pública, los sobrecostos a cargo de la ANI estarían cubiertos en primer lugar por el plan de aportes al fondo de contingencias.

²⁸ Información obtenida del informe de interventoría de enero 2025 pág. 385.

²⁹ Información obtenida del informe de interventoría de mayo 2025 pág. 401.

³⁰ Información obtenida del informe de interventoría de mayo 2025 pág. 391.

³¹ Información obtenida del informe de interventoría de mayo 2025, sección 9.2 pág. 71.

Riesgo	Valor Subcta.	Valor Estimado Caso Base	Valor Estimado mar-25	Valor Estimado jun-25	2er Trimestre ²⁶	Sobrecostos según Bandas de Riesgos ²⁷		Recursos para Cubrir Sobrecostos	Fuente de Recursos
	[COPS ²⁰¹³ MM]					[COPS ²⁰¹³ MM]			
alta con impacto bajo		sobrecosto)	sobrecosto)	sobrecosto)	millones (148% del valor de la subcuenta) ³² .	 Agencia Nacional de Infraestructura	22.240	36.784	Plan de aportes
								17.947	Contratista de construcción
							 3.378	3.378	Caso Base
Geológico Probabilidad baja con impacto bajo	393.495	449.555 (14,2% de sobrecosto)	393.495 (0,0% de sobrecosto)	393.495 (0,0% de sobrecosto)	El riesgo geológico no se materializó en el Proyecto y por esto los recursos que se encontraban asignados en el plan de aportes (COP\$58.792 millones de dic2013) fueron retirados de la respectiva subcuenta.	Sobrecosto Estimado  Agencia Nacional de Infraestructura	-	-	OK✓ Plan de aportes
							-	-	
						 -	-	-	Contratista de construcción

Tal y como se ha mencionado en reportes anteriores, se puede concluir que (i) no se materializaron sobrecostos referentes al riesgo geológico en el Proyecto, (ii) para las subcuentas ambientales y de redes aún existe la probabilidad de que varíen los presupuestos, y (iii) para la subcuenta predial es muy baja la probabilidad de que se presenten costos adicionales debido al avance de esta gestión.

Se debe tener en cuenta que para la construcción del viaducto en la UF8 se necesitan hacer gestiones adicionales tanto prediales, como ambientales, por lo cual las estimaciones de ambas subcuentas podrían aumentar durante la construcción de la estructura. Como se ve en la anterior tabla, para el caso del riesgo ambiental, este aumentó a COP\$45.586 millones debido a que se contempla la modificación de la licencia ambiental o el cambio menor de la misma. En el caso de la subcuenta predial, dado que la gestión está prácticamente concluida, se estima que esta no superará el monto previsto en el caso base, el cual contempla hasta COP\$53.115 millones de sobrecosto. Por lo tanto, se cuenta con una holgura de COP\$28.972 millones para cubrir eventuales desviaciones asociadas a este riesgo, incluyendo los predios adicionales que puedan resultar para la implementación de la solución definitiva en la zona de falla de la UF8.

A continuación se detallan los valores de los sobrecostos estimados, los cuales son inferiores a los previstos en el plan de aportes del Proyecto estando ya ejecutada casi la totalidad de las obras:

³² Información obtenida del informe de interventoría de mayo 2025 pág. 412.

Subcuenta/Riesgo	Sobrecosto ANI Estimado [COP\$ ^{2013MM}]	Sobrecostos incluidos en el caso base y/o EPC [COP\$ ^{2013MM}]	Plan de Aportes Vigente [COP\$ ^{2013MM}]
Predios	-	53.115	45.908
Ambiental	13.218	15.943	37.868
Redes	22.240	21.325	36.784

6. SEGUIMIENTO RIESGO INGRESOS:

Por la naturaleza de iniciativa pública del contrato de concesión, el Proyecto cuenta con una garantía de ingreso mínimo a través de las “Diferencias de Recaudo” (DR) que se pagan en los años 8, 13, 18 y 29 del Proyecto, cuyo valor se calcula con base en la diferencia entre el valor presente neto del recaudo de peaje (VPIP) definido en la parte especial del contrato de concesión y el VPIP observado a la fecha de medición. Asimismo, el contrato de concesión prevé la compensación al Concesionario por el riesgo de tarifas y de no instalación de peajes, la cual se define en el contrato de concesión como un pago trimestral.

Respecto a estas compensaciones, como se ha mencionado en los últimos cortes, el Concesionario ha recibido las correspondientes a no instalación de los peajes La Renta y La Paz, aquellas por el atraso en la instalación del peaje La Lizama y las compensaciones tarifarias para este último. Durante el trimestre el Proyecto no recibió compensaciones adicionales, y las actas de compensación correspondientes al cuarto trimestre de 2024 continúan en trámite de pago por parte de la ANI. Estas son:

Acta N°	Estación de peaje	Tipo de compensación	Monto (COP\$ millones)
9	La Paz	No recaudo peaje	9.043
9	La Renta	No construcción de casetas	5.465
16	La Lizama tarifa diferencial	Tarifas diferenciales	688
5	Decreto 2287 ³³	No incremento de tarifas	264
Total			15.462

Ahora bien, continúan sin realizarse los aportes programados para el 2023 y 2024 a las subcuentas de riesgo tarifario y no instalación de peajes del fondo de contingencias del Proyecto. No obstante, con corte a 30 de agosto, estas subcuentas cuentan con un saldo de COP\$17.865 millones y COP\$182.479 millones respectivamente. Teniendo en cuenta lo anterior, y considerando las demoras en el pasado en los pagos de la ANI a pesar de la anticipación frente a lo previsto del pago de las últimas compensaciones, el Gestor Profesional continúa suponiendo que los pagos se realizan de forma semestral (en lugar de trimestral, como lo establece el contrato de concesión) y con un rezago de 6 meses en los conteos y liquidaciones del tráfico.

Con respecto a los ingresos por diferencia de recaudo, como se mencionó en el informe anterior el pago pendiente de COP\$101.000 millones se reducirá en COP\$23.570 millones correspondientes a la UF1, de acuerdo con la decisión de la ANI de abonar este pago a la multa que impuso al Concesionario por la no terminación de la UF8, equivalente a COP\$88.128 millones. Este pago faltante por COP\$77.2760 millones se realizará en la medida en que se suscriban las actas de terminación total de las UF1 y UF9 que actualmente cuentan con terminaciones parciales, y el acta de terminación total o parcial de la UF8, en la proporción de la participación de cada una de estas unidades funcionales en la retribución.

³³ Este decreto establece instrucciones para el incremento gradual de tarifas donde a partir de 2024 se aplicó el incremento en las tarifas de peaje equivalente al IPC de 2022.

Finalmente, respecto a los aportes ANI, como se mencionó en el corte anterior se recibieron COP\$175.854 millones de las vigencias futuras del 2024, y el valor pendiente estimado de COP\$55.315 millones también fue utilizado para compensar parcialmente el valor de la multa de la UF8. Por lo tanto para este Proyecto no fue necesario utilizar recursos del presupuesto de 2025 para terminar de pagar el valor de los aportes ANI de 2024 (lo que en los informes de seguimiento de los demás proyectos de iniciativa pública donde participa el Gestor Profesional hemos denominado brecha del presupuesto). En este orden de ideas no es necesario castigar las proyecciones de los pagos de los aportes ANI con el valor de la brecha presupuestal.

En este punto es importante recordar que, de acuerdo con lo establecido en el contrato de construcción, la multa debe ser asumida por el contratista de construcción, por lo que se tiene previsto que los mencionados descuentos en los ingresos se compensen con la retención en el pago a este de los siguientes conceptos, en la medida en que se hagan efectivos: (i) facturas de obra pendientes por cobrar por un valor neto aproximado de COP\$60.000 millones³⁴, (ii) reembolsos por sobrecostos de redes por alrededor de COP\$30.000 millones, y (iii) el pago por parte de la ANI de alrededor de COP\$27.000 millones de acuerdo con el resultado de un laudo arbitral que salió a favor del Concesionario relacionado con una serie de intervenciones de mantenimiento en la UF1 exigidas por la ANI que no se encontraban dentro del alcance del contrato de concesión, pero que fueron ejecutadas en todo caso por el Concesionario.

7. FUENTES Y USOS:

A continuación se muestra la proyección de fuentes y usos hasta finalizar la etapa de construcción, la cual se actualizó frente al corte anterior (i) con la nueva fecha estimada de terminación de la etapa de construcción, cuando finalice la construcción del viaducto en la UF8, es decir diciembre de 2028, (ii) con el tráfico observado a junio de 2025. Vale la pena aclarar que, si bien el escenario incluye la menor fuente en el rubro de aportes ANI y DR8 porque de ahí se descuenta la multa de la UF8 (COP\$88.000 millones), y el mayor uso por las obras adicionales en esa UF (casilla amarilla), ambos castigos deberán ser cubiertos por el contratista de construcción, pero esa fuente no se está incluyendo. De incluirse, la caja final (casilla gris) incrementaría a alrededor de COP\$447.000 millones.

COP miles de millones	Abril 25 - dic 28
Usos	1.933
CAPEX	152
OPEX	325
Impuestos y otros	144
Reembolso EPC Anexo Liquidez	-
Amortización deuda senior	177
Costos financieros	584
Cuentas de reserva	129
Cuenta apropiación intereses	64
Línea de liquidez FDN	-
Obras adicionales UF8	63
Caja final	296
Fuentes	1.933
Aportes ANI	850
Diferencia de recaudo (DR8)	78

³⁴ A pesar de que las obras ya han sido ejecutadas, el atraso en la terminación de la obra frente al cronograma del contrato de construcción constituye un incumplimiento de este por parte del contratista de construcción, que tiene el efecto de congelar los pagos de facturas al mismo.

COP miles de millones	Abril 25 - dic 28
Recaudo peajes	342
Caja inicial	664

De la tabla anterior se puede concluir que, con el desplazamiento de la fecha de construcción a diciembre de 2028, sujeto a las intervenciones que deben realizarse en la UF8: (i) incrementan los costos de operación y mantenimiento por los mayores meses en etapa de construcción, así como se reciben mayores fuentes por recaudo de peajes. Adicionalmente, frente a la fecha de terminación de la etapa de construcción de mediados del 2026 del corte anterior, se recibirían en etapa de construcción las vigencias futuras del 2027 y 2028 por un monto de COP\$223.000 y COP\$230.000 millones respectivamente, (ii) se paga un mayor valor de intereses durante construcción y se amortizan COP\$124.500 millones de la deuda *senior* correspondientes a las fechas de pago en mayo de 2027 y 2028. Producto de lo anterior, los requerimientos de fondeo de las cuentas de reserva disminuyen respecto al seguimiento anterior. En este contexto, el Proyecto continúa contando con fuentes holgadas para terminar la etapa de construcción, explicado por los pagos parciales recibidos del DR8 y el pago de la vigencia futura de 2024. Con base en estos supuestos, el Proyecto entraría a la etapa de operación con una caja holgada, inclusive luego de haber descontado el valor de la multa y las obras adicionales de la UF8 mencionados anteriormente, y de haber cumplido con todas sus obligaciones de la etapa de construcción y las amortizaciones programadas de la deuda *senior*, incluyendo: (i) pagar la obra al contratista de construcción (casilla azul), y (ii) realizar el fondeo de las cuentas de reserva y la cuenta de apropiación de intereses (casilla naranja)³⁵.

8. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN:

A continuación, se presenta el cálculo de la fórmula de terminación anticipada del contrato de concesión recibido del Concesionario en junio de 2025, el cual arroja una cobertura mínima de la deuda de 1,45x asumiendo que la terminación se presentara por causas imputables al Concesionario:

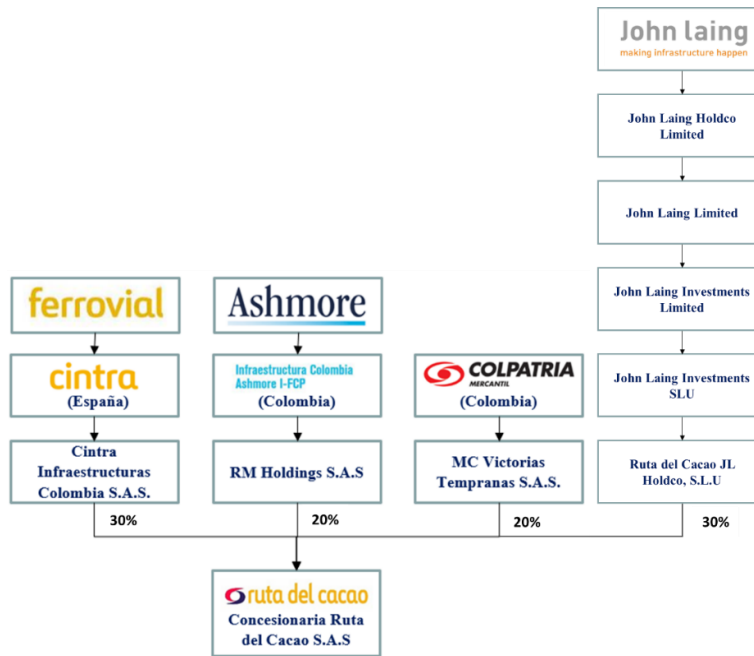
Cobertura de la Deuda a junio 2025 (COP\$ miles)	
Pagos por TA	
T.A causal atribuible a la ANI	2.667.519.943
T.A causal EER	2.472.217.051
T.A causal atribuible al Concesionario	2.180.606.896
Saldo Total Deuda (COP MM)	1.562.041.781
Recursos Líquidos (COP MM)	
Carta de Crédito (movilización equipos)	10.401.263
Caja disponible a 31/01/2025 (sin caja bloqueada)	52.112.437
Saldo Neto Deuda	1.499.528.082
Razón Pago por Terminación (Veces)	
T.A ANI	1,78x
T.A EER	1,65x
T.A Concesionario	1,45x

9. CONTRAPARTE:

9.1. EL CONCESIONARIO:

³⁵ Corresponde a la obligación de reservar el valor del siguiente pago de los intereses. El objetivo de esta condición es que el Proyecto cuente con los recursos suficientes para atender el servicio de la deuda, dado que tiene solo un ingreso grande al año (vigencias futuras) y el pago del servicio de la deuda es semestral.

A continuación, se presenta un resumen de la participación accionaria en el Concesionario:

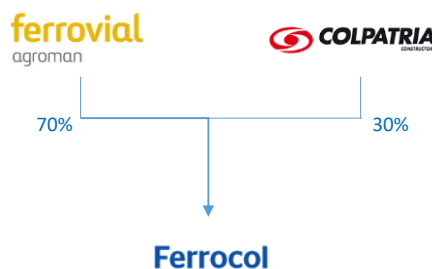


*Los accionistas de RM Holdings S.A.S. son el Fondo de Infraestructura Colombia Ashmore I (FIC) y el Fondo de Coinversión con FIC.

Los cuatro accionistas del Concesionario hacen parte de grupos con experiencia y capacidad económica para la ejecución del Proyecto, como lo son Cintra Infraestructuras del Grupo Ferrovial, RM Holdings del Fondo de Capital Privado Infraestructura Colombia gestionado por Ashmore, MC Victorias Tempranas de Mercantil Colpatría y Ruta del Cacao JL Holdco S.L.U de John Laing.

9.2. EL CONTRATISTA DE CONSTRUCCIÓN:

En el Proyecto, el contratista de construcción asume distintas obligaciones frente a la financiación del mismo (las cuales se encuentran cubiertas en parte por garantías líquidas o pólizas de cumplimiento). El contratista de construcción está conformado así:



A la fecha el Gestor Profesional no cuenta con información actualizada respecto a la presentada en informes anteriores.



10. CONCLUSIONES:

- Se estima que con la solución definitiva de la UF8 que contempla un viaducto de 355 m de longitud y la modificación o cambio menor de la licencia ambiental, la UF8 finalice en diciembre de 2028. Esto teniendo en cuenta que se debe hacer un otrosí al contrato de concesión para la modificación del alcance de la UF8.
- Teniendo en cuenta el valor recibido de los recursos parciales del DR8, la vigencia futura de 2024, y los ingresos por vigencias futuras esperados en lo que resta de la etapa de construcción, las fuentes son holgadas para terminar la etapa de construcción.

ANEXO A – ESCENARIO DE DEMORAS ELABORADO POR EL GESTOR PROFESIONAL

UF	Fecha terminación plan de obras ANI	Fecha liberación ingresos Caso Base (A)	Fecha liberación ingresos UPI (B)	Δ [meses] (B)-(A)
2	nov-19	feb-20	may-20	3
3	nov-19	ago-19	may-20	9
4	nov-19	feb-20	may-20	3
5	abr-22	ago-21	jul-22	11
6.1	feb-21	feb-21	oct-21	8
6.2	feb-21	feb-21	oct-21	8
6.3	abr-22	ago-21	jul-22	11
6.4	dic-20	dic-20	oct-21	10
6.5	abr-22	jun-21	mar-22	9
6.6	abr-22	ago-21	jul-22	11
7.1	feb-21	feb-21	oct-21	8
7.2	feb-21	feb-21	oct-21	8
7.3	abr-22	ago-21	jul-22	11
7.4	dic-20	dic-20	oct-21	10
7.5	abr-22	ago-21	jul-22	11
8	abr-22	ago-20	mar-29	103
9	sep-22 ³⁶	feb-21	abr-24 ³⁷	33

³⁶ El plan de obras aún no se encuentra actualizado con el plazo de cura otorgado.

³⁷ Acta de terminación parcial suscrita el 18 de abril de 2024 con el reconocimiento del 99,37% de la ejecución, con EER sin plazo definido para la terminación total.